സർക്കാർ ജാമ്യത്തിൽ വായ്പയായും ബാക്കി 2.78 കോടി രൂപ ബഡ്ജറ്റ് അലോക്കേഷൻ വഴി കണ്ടെത്താനുമാണ് ഉദ്ദേശിച്ചിട്ടുള്ളത്.

(ബി) ഈ പ്രോജക്ടിറ്റിനുവേണ്ടി ആകെ അക്വയർ ചെയ്തിട്ടുള്ള സ്ഥലം 12.63.78 ഹെക്ടർ സ്ഥലമാണ്. അതിൽ 4,35.04 ഹെക്ടർ ഭൂമി 14.11.83-ൽ മുൻകൂറായി ഏറ്റെടുക്കുകയും ബാക്കി സ്ഥലം 5.11.86-ൽ പോലീസ് വകുപ്പ് ഏറ്റെടുക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്.

(സി) പ്രസ്തുത ഹെഡ്ക്വാർട്ടേഴ്സ് നിർമ്മാണത്തിനുള്ള ഭരണാനുമതി 4.5.1995-ലും പുതുക്കിയ ഭരണാനുമതി 24.2.1998 -ലുമാണ് നൽകിയത്.

(ഡി)(ഇ)&(എഫ്) ടെണ്ടർ തീയതി, കരാർ തീയതി, കരാറുകാർ എന്നിവ സംബന്ധിച്ച് വിവരങ്ങൾ അനുബന്ധമായി വച്ചിട്ടുണ്ട്.†

(ജി) പ്രസ്തുത റോഡ് ഉപയോഗശൂന്യമല്ല.

(എച്ച്)&(ഐ) ഇതു സംബന്ധിച്ച് ഒരു കേസ്സ് കേരള ഹൈക്കോടതിയിൽ നിലവിലുണ്ട്.

187 (1409) സബ് രജിസ്ട്രാർ ഓഫീസ് തുടങ്ങാൻ നടപടി

ശ്രീ. എം.വി. ഗോവിന്ദൻ മാസ്റ്റർ : താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് വിദ്യാഭ്യാസവും മരാമത്തും വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) കണ്ണൂർ ജില്ലയിലെ മയ്യിൽ കേന്ദ്രമായി ഒരു സബ് രജിസ്ട്രാറാഫീസ് തുടങ്ങണം എന്ന ആവശ്യത്തിൻമ്മേൽ എന്ത് നടപടി സ്വീകരിച്ചുഎന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ;

(ബി) ഈ സാമ്പത്തികവർഷം തന്നെ സബ് രജിസ്ട്രാറാഫീസ് തുടങ്ങാൻ നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ഉത്തരം

(എ)&(ബി) കണ്ണൂർ ജില്ലയിലെ മയ്യിൽ കേന്ദ്രമായി ഒരു സബ് രജിസ്ട്രാർ ഓഫീസ് തുടങ്ങണമെന്ന അപേക്ഷ സർക്കാരിന് ലഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഈ അപേക്ഷ സർക്കാർ പരിശോധിച്ചുവരുന്നു.

നക്ഷത്രചിഹ്നമിടാത്ത ചോദ്യം നമ്പർ 1275, 1277, 1288, 1290, 1338, 1366, 1367, 1384 എന്നിവയുടെ ഉത്തരങ്ങൾ എഡിറ്റിംഗ് ബ്രാഞ്ചിൽ ലഭിച്ചിട്ടില്ല.

(ചോദ്യോത്തരങ്ങൾ കഴിഞ്ഞു.)

II. അറിയിപ്പ്

പുതിയ സഹസ്രാബ്ദത്തെ വരവേൽക്കുന്നതു സംബന്ധിച്ച് നിയമസഭയുടെ പ്രത്യേക യോഗം.

III. ശ്രദ്ധക്ഷണിക്കൽ

നെടുമ്പാശ്ശേരി വിമാനത്താവളം നേരിടുന്ന സാമ്പത്തിക പ്രതിസന്ധിയും അടിസ്ഥാനസൗകര്യങ്ങളുടെ അപര്യാപ്തതയും

(അദ്ധ്യക്ഷവേദിയിൽ മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ)

[9.30 A.M] ശ്രീ. പി.ജെ. ജോയി : സർ നെടുമ്പാശ്ശേരി അന്താരാഷ്ട്ര വിമാനത്താവളം വികസനത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ ജനകീയ പങ്കാളിത്തത്തിന് ഒരു മാതൃകയായി രൂപംകൊണ്ടതാണ്. അതിന് ഇന്നുവന്നിട്ടുള്ള വലിയ പ്രതിസന്ധിയെന്നു പറയുന്നത് സാമ്പത്തിക പ്രതിസന്ധിയാണ്. അതുപോലെ തന്നെ അടിസ്ഥാനസൗകര്യങ്ങളുടെ അഭാവവും. അത് കേവലം സങ്കുചിതരാ

† ലൈബ്രറിയിൽ വച്ചിട്ടുണ്ട്

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഷ്ട്രീയ താൽപ്പര്യങ്ങൾക്ക് വേണ്ടിയുള്ള പ്രവർത്തനങ്ങൾമൂലം ഇന്ന് അടച്ചുപൂട്ടൽ ഭീഷണിയെ നേരിടുകയാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയും ഗവൺമെന്റും സത്വരമായ ശ്രദ്ധ പതിപ്പിച്ചില്ലെങ്കിൽ ഗുരുതരമായ പ്രത്യാഘാതമുണ്ടാകാനിടയുണ്ട് എന്നുള്ളതുകൊണ്ടാണ് ഈ ശ്രദ്ധക്ഷണിക്കൽ ഞാനിവിടെ അവതരിപ്പിക്കുന്നത്. 10.6.1999-ൽ ആണ് അന്താരാഷ്ട്ര വിമാനത്താവളം പ്രാവർത്തികമായത്. ഭീമമായ നഷ്ടത്തിലാണ് ഇന്ന് ആ വിമാനത്താവളം പ്രവർത്തിച്ചു വരുന്നത്. 26.85 കോടി രൂപയാണ് ഇതുവരെ സർക്കാർ നൽകിയിട്ടുള്ളത്. പബ്ലിക് സെക്ടർ അണ്ടർടേക്കിംഗ്സ് എല്ലാംകൂടി 19.35 കോടി രൂപ നൽകിയിട്ടുണ്ട്. എൻ.ആർ.ഐ. ക്കാർ ഉൾപ്പെടെയുള്ള സ്വകാര്യവ്യക്തികളും സ്ഥാപനങ്ങളും 30.23 കോടി രൂപ നൽകിയിട്ടുണ്ട്. അങ്ങനെ 76.43 കോടി രൂപയാണ് അതിന്റെ പെയിഡ് അപ് ഷെയർ ക്യാപ്പിറ്റൽ. അതു വർദ്ധിപ്പിക്കണമെന്നതാണ് വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യം. ഗവൺമെന്റ് കൊടുക്കാനുള്ള തുക കൊടുക്കുക എന്നുള്ളതാണ് വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ടത്. പ്രതിമാസ വരുമാനം 122 ലക്ഷം രൂപയാണ്, ഇപ്പോൾ ആവറേജ്. ചെലവ് 45 ലക്ഷം രൂപ മാത്രമേയുള്ളൂ. 122 ലക്ഷം രൂപ വരവുള്ളപ്പോൾ 45 ലക്ഷം രൂപയാണ് ചെലവുള്ളത്. ഇതിന്റെ നഷ്ടം എങ്ങനെ വരുന്നു എന്നുള്ളതാണ് പ്രത്യേകം മനസ്സിലാക്കേണ്ട കാര്യം. കടം വാങ്ങിയ മൂലധനത്തിന്മേലുള്ള പ്രതിമാസ പലിശ 248 ലക്ഷം രൂപയാണ്. അവിടെയാണ് നമ്മൾ അഭിമുഖീകരിക്കുന്ന പ്രതിസന്ധി. വളരെ നല്ല നിലയിൽ ലാഭകരമായി പ്രവർത്തിക്കാൻ കഴിയുന്ന വിമാനത്താവളം കടക്കെണിയിൽ മുങ്ങുന്നു. പലിശയിനത്തിൽ മാത്രം 248 ലക്ഷം രൂപ പ്രതിമാസം കൊടുക്കാൻ ബാധ്യസ്ഥമാണ്. 122 ലക്ഷം രൂപ വരുമാനമായാൽ 171 ലക്ഷം രൂപ പ്രതിമാസം ഈ സ്ഥാപനം നഷ്ടത്തിൽ പോകും. കാരണം, 248 ലക്ഷം രൂപ പലിശയിനത്തിൽ മാസം വീട്ടണം. 45 ലക്ഷം രൂപ ചെലവുണ്ട്. ഇതു രണ്ടും കൂടി കൂട്ടിയാൽ 293 ലക്ഷം രൂപയാകും. അതിൽ വരവു കഴിച്ചാൽ 171 ലക്ഷം രൂപ. അങ്ങനെ ഒരു കോടി എഴുപത്തിയൊന്നു ലക്ഷം രൂപ പ്രതിമാസം നഷ്ടം വഹിക്കേണ്ട സ്ഥിതിയിൽ ആ വിമാനത്താവളം മുന്നോട്ടുപോകുകയാണ്. അതിനുള്ള ഏകമാർഗ്ഗം ഈ മൂലധനപുനഃസംഘടന നടത്തുക എന്നുള്ളതാണ്. ഇപ്പോൾ കമ്പനി ഭാവി നിക്ഷേപ പരിപാടികളും കട-ഓഹരി ഘടനയും പഠിക്കുന്നതിന് ചീഫ്സെക്രട്ടറിയേയും വിമാനത്താവള മാനേജിംഗ് ഡയറക്ടറെയും ചുമതലപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. അവർ അതു പഠിക്കാൻ വേണ്ടിയല്ല. അതു പഠിക്കാൻ ഒരു ഏജൻസിയെ കണ്ടെത്താനാണ്. ആ ഏജൻസിയെ കണ്ടെത്താനാണ് അവരെ ചുമതലപ്പെടുത്തിയത്. ഇനി ഏജൻസി വന്ന് ഇത് പഠിച്ച് റിപ്പോർട്ട് കിട്ടുമ്പോഴേക്കും ഇതിന്റെ കടം പിന്നെയും വർദ്ധിച്ചുവരും. അതിന് ഒരു മാർഗ്ഗമേയുള്ളൂ. ഇതിനെക്കുറിച്ച് വലിയ പഠനത്തിനു പോകേണ്ട കാര്യമില്ല. ഇതിനകത്ത് ഷെയർ കൂട്ടുകയെന്നുള്ളതാണ് കാര്യം. സ്വകാര്യ വ്യക്തികൾക്ക് അതു നൽകണമെന്നു ഞങ്ങൾ പറയുന്നില്ല. 'ഹഡ്കോ' പോലുള്ള ഒട്ടേറെ സ്ഥാപനങ്ങളാണ് ഇതിനു ലോൺ തന്നിട്ടുള്ളത്. ഇതെല്ലാം പൊതുമേഖലാസ്ഥാപനങ്ങളാണ്. ആ സ്ഥാപനങ്ങൾ തന്നിട്ടുള്ള ലോൺ ഷെയറായി മാറ്റുകയോ അതല്ലെങ്കിൽ നമ്മുടെ സഹകരണസംഘങ്ങളിൽ നിന്ന്, ഇവിടെ നമ്മൾ നിയമം പാസ്സാക്കി, സ്വകാര്യവ്യക്തികൾക്കുവരെ വൻതോതിൽ പലിശയ്ക്ക് എടുക്കാവുന്ന രീതിയിൽ നിയമഭേദഗതിയുണ്ടായി. ആ തുക സഹകരണസംഘങ്ങൾക്ക് ഷെയർ കൊടുക്കാം. സഹകരണസംഘങ്ങൾ ഷെയർ എടുക്കാൻ തയ്യാറാണ്. അപ്പോൾ ഗവൺമെന്റിന്റെ പിടിയിൽ നിൽക്കും. അങ്ങനെ സഹകരണസംഘങ്ങൾക്ക് ഷെയർ കൊടുത്തുകൊണ്ടോ പൊതുമേഖലാസ്ഥാപനങ്ങളുടെ ലോൺ ഷെയറായി കൺവർട്ട് ചെയ്തുകൊണ്ടോ ഇതു നിലനിറുത്താൻ കഴിയണം. 500 ഏക്കർ സാധാരണ ആളുകളുടെ ഭൂമി അധികമായി ഏറ്റെടുത്തിട്ടുണ്ട്. മറ്റു വികസനകാര്യങ്ങൾക്കു വേണ്ടിയാണ്. അവിടെ വികസനപരിപാടികൾ ആവിഷ്കരിച്ച് കൂടുതൽ ലാഭമുണ്ടാക്കാനുള്ള സംവിധാനം ഏർപ്പെടുത്താൻ കഴിയും. ആ നിലയിലുള്ള ചിന്ത ഉണ്ടാകണം. അതോടൊപ്പംതന്നെ ഇത് അന്താരാഷ്ട്രവിമാനത്താവളമായി

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

പ്രഖ്യാപിക്കണം. എങ്കിലേ വിദേശത്തുനിന്നും ധാരാളം വിമാനങ്ങൾ വന്നിറങ്ങുകയുള്ളൂ. അതിന് നമുക്കെന്തുചെയ്യാൻ കഴിയും. കേന്ദ്രഗവൺമെന്റാണ് ചെയ്യേണ്ടതെന്ന് നമുക്കുപറയാം. പക്ഷേ വസ്തുതയെന്താണ്? ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി എഴുത്തും ഫാക്സും എന്നുള്ള നിലപാടുമാറ്റി ഡൽഹിയിൽ പോയി എം.പി. മാരെക്കൂട്ടി ഒരുസർവ്വകക്ഷി ബന്ധം കേന്ദ്രഗവൺമെന്റുമായുണ്ടാക്കി ശക്തമായ നിലപാടു സ്വീകരിച്ച് മുന്നോട്ടു പോയില്ലായെങ്കിൽ ഇത് അന്താരാഷ്ട്ര വിമാനത്താവളമായി പ്രഖ്യാപിക്കാത്ത സ്ഥിതിവരും. അങ്ങനെ പ്രഖ്യാപിച്ചില്ലായെങ്കിൽ, ആ നിലയിൽ ഇന്ത്യാ ഗവൺമെന്റ് തീരുമാനമെടുത്തില്ലായെങ്കിൽ, വിദേശത്തുനിന്നും വിമാനങ്ങൾ വരില്ല. ഒരു വിമാനം വന്നിറങ്ങിയാൽ 20,000-ത്തോളം രൂപയാണ് ആ വിമാനത്താവളത്തിന് ലഭിക്കുന്നത്. അങ്ങനെ വിമാനങ്ങൾ വന്നിറങ്ങാതെ വരുമ്പോൾത്തന്നെ വളരെ പ്രതിസന്ധിവരികയാണ്. അതിനുള്ള സാഹചര്യമുണ്ടാകരുത്. അതുപോലെതന്നെയാണ് ഇൻസ്ട്രുമെന്റേഷൻ ലാന്റിംഗ് സിസ്റ്റം. എല്ലാ സാധനസാമഗ്രികളും വന്നിട്ടുണ്ട്. പക്ഷേ ആ സിസ്റ്റം ഏർപ്പെടുത്താൻ കഴിയുന്നില്ല. എന്താണ് കാരണം? ഏതാനും കാർഷിക ഭൂവുടമകളുടെ മരം വെട്ടിമാറ്റാനുണ്ട്. അവർക്ക് അൽപ്പം പണം കൂടുതൽ കൊടുത്ത് ആയാലും അതുവെട്ടിമാറ്റി, കെട്ടിടങ്ങൾ മാറ്റി ഈ ഇൻസ്ട്രുമെന്റേഷൻ ലാന്റിംഗ് സിസ്റ്റം അവിടെ നടപ്പാക്കാനുള്ള പരിപാടി ആവിഷ്കരിക്കണം. എങ്കിൽമാത്രമേ ആ വിമാനങ്ങൾക്ക് വന്നിറങ്ങാൻ കഴിയൂ. ആ നിലയിൽ വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട നടപടികൾ ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിച്ചേ തീരൂ. മറ്റൊരുകാര്യം എനിക്കുപറയാനുള്ളത് അടിസ്ഥാനസൗകര്യങ്ങളാണ്. ആലുവ എൻ.എച്ച്. റോഡ് മാർത്താണ്ഡവർമ്മ പാലത്തിൽനിന്നും തുടങ്ങുകയാണ് തടസ്സങ്ങൾ. ഈ പാലം ബോട്ടിൽ നെക്ക് ആയിവരികയാണ്. അതുകഴിഞ്ഞാൽ കരിയാർ-മറ്റൂർ റോഡ്-നാഷണൽ ഹൈവേ 47-നേയും എം.സി. റോഡിനേയും ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന റോഡാണ്. ഇതിന്റെ പ്രോജക്ടിൽ ആ റോഡ് വിപുലപ്പെടുത്തി ഇതിന്റെ മെയിൻ റോഡാക്കിയാണ് പ്രോജക്ട് റിപ്പോർട്ട് ഉണ്ടാക്കിയത്. പക്ഷേ ഗവൺമെന്റ് മാറിവന്നപ്പോൾ അതുമാറി, പുതിയ റോഡുണ്ടാക്കി. ഇപ്പോൾ എന്താണ് സ്ഥിതി? ഇപ്പോൾ ഡയറക്ടർ ബോർഡിന്റെ തീരുമാനം പോലുമില്ലാതെ 60 മീറ്റർ വീതിക്കെടുത്ത സ്ഥലം 35 മീറ്ററായി കുറയ്ക്കുകയാണ്. അതു വളരെ മോശം സ്ഥിതിയാണ്. റോഡിനാവശ്യമായ വീതിക്ക് സ്ഥലമെടുത്തിട്ടുണ്ട്. എടുത്ത സ്ഥലം വിട്ടുകൊടുക്കുകയാണ്. ബോർഡുപോലും തീരുമാനിച്ചിട്ടില്ല. ആ നിലയിലുള്ള ഒരു തീരുമാനമെടുത്ത് അതിനെ ഒരു ഇടുങ്ങിയ മന:സ്ഥിതിയോടുകൂടി കണക്കാക്കുകയാണ്. കരിയാർ-മറ്റൂർ റോഡ് വീതിക്കൂട്ടണം. അതിന്റെ പണി നടക്കുന്നില്ല. അതുപോലെതന്നെ നായ്ത്തോട്, അങ്കമാലി റോഡിന്റെ പണി നടക്കുന്നില്ല. കളമശ്ശേരി-ഇരുമ്പനം റോഡ് ഈ വിമാനത്താവളം വരെ നീട്ടാൻ പദ്ധതിയുണ്ട്. പക്ഷേ അതിന്റെ നടപടിക്രമങ്ങളൊന്നുമായിട്ടില്ല. അങ്കമാലിയിലേയ്ക്കും ആ റോഡ് നീട്ടാൻ പദ്ധതിയുണ്ട്. ബോർഡ് ആദ്യം തീരുമാനിച്ചതാണ്. എന്നാലിപ്പോൾ ബോർഡ് അതിന് പണം മുടക്കാൻ തയ്യാറല്ല. അതുപോലെതന്നെ ഈ വിമാനത്താവളത്തിന്റെ ഔട്ട്സൈഡിൽ റോഡുകളുണ്ടാക്കുമെന്ന് വിമാനത്താവളത്തിന്റെ തുടക്കത്തിൽ പറഞ്ഞിട്ടുള്ള വാക്കുകൾ പാലിച്ചിട്ടില്ല. ഭൂവുടമകളെ സംബന്ധിച്ച് അവരുടെ പ്രശ്നങ്ങൾക്ക് പൂർണ്ണമായ പരിഹാരം കാണാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല. ജോലികൊടുക്കുമെന്ന് വാഗ്ദാനം ചെയ്തുകഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റും പറഞ്ഞു. ഈ ഗവൺമെന്റും പറഞ്ഞു. എന്നാൽ എയർ ഇന്ത്യ എംപ്ലോയ്മെന്റിൽ നിന്നും ആളെയെടുക്കുന്നു. അവിടെയുള്ള വളരെ ചുരുക്കം പേർക്കുമാത്രമേ ജോലികിട്ടിയിട്ടുള്ളൂ. പുറത്തുനിന്നും ധാരാളം പേർ അവിഹിതമായിത്തന്നെ ജോലിക്കു കയറിയിട്ടുണ്ട്. ഈ ഭൂമിയുമായി ഒരു ബന്ധവുമില്ലാത്ത ഒട്ടേറെ പേർക്ക് ജോലി കിട്ടിയിട്ടുണ്ട്. അതിന്റെ ലിസ്റ്റൊക്കെ നിയമസഭയിൽ തന്നിട്ടുണ്ട്. ആ നിലയിൽ അടിസ്ഥാനസൗകര്യങ്ങൾ വർദ്ധിപ്പിക്കുന്ന കാര്യത്തിലും അതുപോലെതന്നെ ഈ വിമാനത്താവളം വന്നതുമൂലം ഭൂമി നഷ്ടപ്പെട്ടവർക്ക് തൊഴിൽ കൊടുക്കുന്ന കാര്യത്തിലും

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഗവൺമെന്റ് തക്കതായ നടപടി സ്വീകരിച്ചു മുന്നോട്ടുപോകണം. അവരെ വിഷമിപ്പിക്കരുത്. കാരണം ആ നിലയിൽ ഒരു സൗഹാർദ്ദ മനോഭാവം പ്രകടിപ്പിച്ചവരാണ് അവർ. അതോടൊപ്പംതന്നെ ഈ രംഗത്ത് സർക്കാർ രാഷ്ട്രീയ മനഃസ്ഥിതി കാണിക്കുന്നു. അത് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി കുറച്ചുകൂടി ഗൗരവത്തിലെടുക്കണമെന്നാണ് എന്റെ അഭിപ്രായം. ഈ വിമാനത്താവളത്തിന്റെ സ്ഥാപക ചെയർമാനും ഇതിന്റെ എല്ലാ കാര്യങ്ങൾക്കും മുൻപന്തിയിൽനിന്ന്, ഇതിലെ രാഷ്ട്രീയ തീരുമാനമെടുത്ത് ഇച്ഛാശക്തിയോടുകൂടി അതുനടപ്പിലാക്കിയ ആളുമായ ശ്രീ. കെ. കരുണാകരൻ അതിന്റെ ഡയറകടർ ബോർഡിൽ വന്നാൽ എന്താണ് കുഴപ്പം? അദ്ദേഹം അതിന് മത്സരിക്കാൻ തയ്യറായി. എന്നാൽ അദ്ദേഹത്തെ ഡയറക്ടർ ബോർഡിൽ വരുത്താൻ ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറായില്ല. ഗവൺമെന്റിന് 51% ഷെയറുണ്ടെന്നാണ് പറയുന്നത്. ഗവൺമെന്റിന് 51% ഷെയറുണ്ടോ? 51% ഷെയറില്ല. അതുകൊണ്ടുതന്നെ പട്ടികജാതി/പട്ടികവർഗ്ഗ വിഭാഗത്തിലെ സംവരണം ഉറപ്പുവരുത്തി ജോലികൊടുക്കാൻ തയ്യാറില്ലെന്ന് നിയമസഭയിൽ ഡോ.എം.എ. കുട്ടപ്പന് മറുപടി കൊടുത്തു. പക്ഷേ പറയുന്നതെന്താണ്? 51% ഷെയറുണ്ടെന്നു പറഞ്ഞ് ആ ഡയറക്ടർ ബോർഡിലേയ്ക്ക് മത്സരിക്കാൻ വന്ന ശ്രീ. കെ. കരുണാകരനെ പിന്തിരിപ്പിച്ചു. മറ്റു വ്യക്തികളിൽനിന്നും ഭീഷണിപ്പെടുത്തി പ്രോക്സി എഴുതിവാങ്ങി ആ രംഗത്ത് മത്സരിക്കാൻപോലും പറ്റാത്ത സാഹചര്യം ഗവൺമെന്റ് ബോധപൂർവ്വം സൃഷ്ടിച്ചു. ശ്രീ. പി.സി. ചാക്കോ ലോക്കൽ എം.പി. യായിരുന്നു, അദ്ദേഹത്തെ ലോക്കൽ എം.പി. എന്നുള്ള നിലയിൽ ഡയറക്ടർ ബോർഡിൽ വച്ചതാണ്. അദ്ദേഹത്തെ എന്തുപറഞ്ഞുമാറ്റി? അതിനുശേഷം വന്ന എം.പി. ശ്രീ. എ.സി. ജോസിനെ ഡയറക്ടർ ബോർഡിലേയ്ക്ക് വയ്ക്കണമെന്നു പറഞ്ഞുമാറ്റി. എന്നാൽ വച്ചത് ആരെയാണ്? ചീഫ് സെക്രട്ടറിയെ. അതുപോലെതന്നെ ഗൂഢലക്ഷ്യത്തോടുകൂടി ചില നടപടികൾ ഗവൺമെന്റിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നുമുണ്ടായി. അതിനെ രാഷ്ട്രീയവൽക്കരിക്കാനുള്ള ശ്രമവും നടക്കുന്നു. ഈരംഗത്ത് യാതൊരുവിധ രാഷ്ട്രീയ ചിന്തയും കൂടാതെ തുടങ്ങിയ ഒരു വിമാനത്താവള പദ്ധതിയാണിത്. എന്നാൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി പറയും യു.ഡി.എഫ്.ന്റെ ഭരണകാലത്ത് ഡയറക്ടർ ബോർഡിൽ ആരെയും വച്ചിട്ടില്ലായെന്ന്. അന്ന് വിമാനത്താവള സൊസൈറ്റിമാത്രമേ ഉണ്ടായിരുന്നുള്ളൂ. ആ സൊസൈറ്റിയിൽ അവിടുത്തെ ലോക്കൽ എം.എൽ.എ.മാരായ ഞങ്ങൾ രണ്ടുപേരുണ്ട്. പക്ഷേ കമ്പനി വന്നതിനുശേഷവും അത്തരം ഒരു രാഷ്ട്രീയ പക്ഷപാതം വച്ചുപുലർത്തുന്ന ഒരു സ്ഥിതിഗതി ഈരംഗത്ത് തുടരുകയാണ്. ശ്രീ. ടി.എം. ജേക്കബ് അടക്കമുള്ളവർ അതിൽ ഡയറക്ടർമാരായിരുന്നു, അവരൊക്കെ മാറ്റി. അപ്പോൾ വളരെ രാഷ്ട്രീയമായ താൽപ്പര്യം വച്ചുകൊണ്ട് പ്രവർത്തിക്കുന്ന ആ സ്ഥിതി അവസാനിപ്പിക്കണം. ഞാൻ ചുരുക്കിപറയട്ടെ, ഗവൺമെന്റ് അടിയന്തിരമായി കൊടുക്കാനുള്ളതുക കൊടുക്കണം. 51% ഷെയർ ഉറപ്പുവരുത്തണം. ഇതിന്റെ മൂലധന നിക്ഷേപം വർദ്ധിപ്പിക്കണം. അതിന്റെ ഷെയർ സഹകരണസംഘങ്ങൾക്കോ അതുപോലെതന്നെ ഇപ്പോഴത്തെ പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങൾക്കോ നൽകിക്കൊണ്ട് മുന്നോട്ടു പോകണം. അതുപോലെതന്നെ അടിസ്ഥാനസൗകര്യങ്ങൾ വർദ്ധിപ്പിക്കാനുള്ള നടപടികളും സ്വീകരിക്കണം. ഒരു അന്താരാഷ്ട്ര പദവി ഇതിനു നൽകാൻ വേണ്ടിയുള്ള ഭഗീരഥയത്നം നടത്തണം. അത് വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യമാണ്. അതിന്റെ വരുമാനം വർദ്ധിപ്പിക്കണം. ആ നിലയിൽ ശക്തമായ നിലപാടു സ്വീകരിച്ച് മുന്നോട്ടു പോകണമെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയോട് ഞാൻ അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു.

മുഖ്യമന്ത്രി (ശ്രീ. ഇ.കെ. നായനാർ) : സർ, 25.5.1999-ൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട രാഷ്ട്രപതി ശ്രീ. കെ. ആർ. നാരായണൻ ഉദ്ഘാടനം ചെയ്ത കൊച്ചി അന്താരാഷ്ട്ര വിമാനത്താവളം 51% സർക്കാർ മൂലധനമുള്ളതും ബാക്കിതുക പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങളിൽനിന്നും പൊതുജനങ്ങളിൽനിന്നും മൂലധനമായി സമാ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഹരിച്ചുമാണ് നിർമ്മിച്ചത്. അതിനുപുറമെ മറ്റു ധനകാര്യ സ്ഥാപനങ്ങളിൽനിന്നും കടവും എടുത്തിട്ടുണ്ട്. കടമെടുത്ത തുകയ്ക്ക് സർക്കാർ ഗ്യാരന്റി നൽകിയിട്ടുണ്ട്. ഇന്ത്യയിൽ സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെയും പൊതുജനങ്ങളുടേയും ഉടമസ്ഥതയിൽ സ്ഥാപിച്ച ആദ്യത്തെ വിമാനത്താവളമാണിത്. വിമാനത്താവളം വാണിജ്യപരമായ പ്രവർത്തനങ്ങളിലേയ്ക്കു കടന്നിട്ട് കുറച്ചു നാളുകളേ ആയിട്ടുള്ളൂ. ഇപ്പോഴത്തെ ശരാശരി വരുമാനം ഒരുമാസത്തിൽ 122 ലക്ഷം രൂപയാണ്. വിമാനത്താവളത്തിന്റെ പ്രവർത്തനശേഷിയുടെ 25% മാത്രമേ ഇപ്പോൾ ഉപയോഗിച്ചു കഴിഞ്ഞിട്ടുള്ളൂ. അതിൽനിന്നുമാണ് ഈ വരുമാനം. വിമാനത്താവളത്തിന്റെ ശേഷി പൂർണ്ണമായും ഉപയോഗപ്പെടുത്താൻ നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചുവരികയാണ്. അതിന് അത്യാവശ്യമായി വേണ്ടത് ഈ വിമാനത്താവളത്തിന് അന്താരാഷ്ട്ര പദവി ലഭിക്കണമെന്നതാണ്. അതിനുള്ള ശ്രമം നടന്നുവരികയാണ്. കേന്ദ്ര സർക്കാരിന് ഇതുസംബന്ധിച്ച് കത്തെഴുതുകയും വ്യോമയാനമന്ത്രിയെ ഞാൻതന്നെ നേരിൽക്കണ്ട് ആവശ്യപ്പെടുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ഇക്കാര്യം അനുഭാവപൂർവ്വം പരിഗണിച്ച് കാലതാമസം കൂടാതെ തീരുമാനമെടുക്കാമെന്ന് ശ്രീമാൻ ശരത്‌യാദവ് സമ്മതിച്ചിട്ടുണ്ട്. കൂടാതെ സംസ്ഥാനത്തുനിന്നുമുള്ള എല്ലാ പാർലമെന്റ് അംഗങ്ങളോടും ഇതിനുവേണ്ടി കേന്ദ്ര സർക്കാരിൽ സമ്മർദ്ദം ചെലുത്താൻ അഭ്യർത്ഥിച്ചിട്ടുണ്ട്. അന്താരാഷ്ട്ര പദവി നേടിയെടുക്കാൻ കൂട്ടായ യത്നം ആവശ്യമാണ്. അതിന് എല്ലാവരുടേയും സഹായ സഹകരണങ്ങളുണ്ടാകണം. കൂടുതൽ വിമാന സർവ്വീസുകൾ നടത്തിയും ഹോട്ടൽ മുതലായ വാണിജ്യപരമായ മറ്റു സംരംഭങ്ങളിൽക്കൂടിയും വരുമാനം വർദ്ധിപ്പിക്കാൻ പദ്ധതിയുണ്ട്. പല വിദേശവിമാന കമ്പനികളും ഇവിടെനിന്നും സർവ്വീസ് നടത്താൻ താല്പര്യം അറിയിച്ചിട്ടുണ്ട്. വിമാനത്താവളത്തിന്റെ പ്രവർത്തനശേഷി പൂർണ്ണമായി ഉപയോഗപ്പെടുത്തുമ്പോൾ ഇത് എല്ലാ ബാധ്യതകളും തീർത്ത് ലാഭകരമായി പ്രവർത്തിക്കുന്ന ഒരു വിമാനത്താവളമായി മാറുന്നതാണ്. വിമാനത്താവളം തുടങ്ങിയ ഉടനെതന്നെ അത് പൂർണ്ണശേഷിയിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്ന വിമാനത്താവളമാക്കാൻ സാധ്യമല്ല. അതിന് കുറച്ച് സമയമെടുക്കും. അതിനാൽ വിമാനത്താവളത്തിന്റെ പ്രവർത്തനത്തിൽ പ്രതിസന്ധിയോ അടച്ചുപൂട്ടൽ ഭീഷണിയോ ഒന്നുംതന്നെ ഇപ്പോൾ നിലവിലില്ല. ഇപ്പോഴുള്ള പ്രശ്നങ്ങൾ പുതുതായി ആരംഭിച്ച നൂതനമായ ശ്രമത്തിന്റെ ആരംഭദശയിലുള്ള സ്വാഭാവികമായ പ്രശ്നങ്ങൾ മാത്രമാണ്. ഇതുപരിഹരിച്ച് നെടുമ്പാശ്ശേരി വിമാനത്താവളത്തെ രാജ്യത്തെ മികച്ച വിമാനത്താവളങ്ങളിലൊന്നായി പ്രവർത്തിക്കാനുള്ള എല്ലാ നടപടികളും സർക്കാർ സ്വീകരിക്കുന്നതാണ്.

<u>ശ്രീ. പി.ജെ. ജോയി</u> : സർ, മദ്രാസിൽ രണ്ടായിരം കോടി രൂപയുടെ ഒരു വലിയ വിമാനത്താവളം തുടങ്ങാൻ പോവുകയാണ്. നമ്മുടെ തിരുവനന്തപുരം വിമാനത്താവളമാണെങ്കിൽ അവിടെ സ്ഥലം ഇനിയെടുക്കേണ്ട, വികസിപ്പിക്കേണ്ട എന്നുള്ള നിലപാടുമായി ഗവൺമെന്റ് മുന്നോട്ടുപോകുന്നു. ഈ രീതിയിൽ നമ്മുടെ കേരളത്തിലെ വിമാനത്താവളങ്ങളൊക്കെ വല്ലാത്ത പ്രതിസന്ധിയെ നേരിടുമെന്നാണ് എനിക്കുതോന്നുന്നത്. ഇപ്പോൾ ഗവൺമെന്റിന് 51% ഷെയറുണ്ടെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി ഇവിടെ പറഞ്ഞു, അതിനാവശ്യമായ തുക മുഴുവൻ കൊടുത്തിട്ടുണ്ടോ? കൊടുത്തില്ലായെങ്കിൽ അത് എന്നത്തേയ്ക്ക് കൊടുക്കാൻ കഴിയുമെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ?

<u>ശ്രീ. ഇ.കെ. നായനാർ</u> : ഇപ്പോൾത്തന്നെ 51% ഷെയറുകാരും എഴുതിത്തന്നിട്ടുണ്ട്.

(2) മഹിളാ പ്രധാൻ ഏജന്റുമാർ നേരിടുന്ന ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ

<u>ശ്രീമതി ആർ. ലതാദേവി</u> : സർ, നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തിലെ എണ്ണായിരത്തിൽപ്പരം വരുന്ന മഹിളാ പ്രധാൻ ഏജന്റുമാർ ദൈനംദിനം നേരിട്ടുകൊ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly